



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

## Zur künftigen Entwicklung des Managements von Großstörungen

Christian Dehns

Dialogforum Qualität und Pünktlichkeit der DB

Berlin, 2. Mai 2018

## Das Ziel: Weg von der “Großstörung”!

- Angesichts der erheblichen wirtschaftlichen Schäden durch die Sturmsaison der vergangenen beiden Jahre müssen Maßnahmen ergriffen bzw. vorgesehen werden, mit denen die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur in der Zukunft **messbar** verbessert wird!
- Neben einer verbesserten Vegetationskontrolle kommt es bei unweigerlich auch in Zukunft eintretenden Schäden auf die schnellstmögliche Wiederherstellung der Befahrbarkeit an!
- Netzweite Sperrungen (die teilweise auch nur Betriebseinstellungen von Personenverkehrs-EVU waren) müssen wieder zur absoluten (!) Ausnahme werden!
- Im Unterschied zum Personenverkehr zählt im Güterverkehr jeder gefahrene Zug, Evakuierungen sind hier nicht erforderlich.

## Der Dialog zwischen EIU und EVU leidet unter mangelnder Transparenz und geringer Glaubwürdigkeit

- Der bisherige Dialog mit Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr hat unsere Erwartungen nicht erfüllt
- Die Aussagen zur Verbesserung der Situation bei den jüngsten Sturmereignissen decken sich nicht mit den Erfahrungen aus Mitgliedsunternehmen
- Die Fragen zur konkreten Darlegung von Daten und detaillierten Informationen wurden seitens der DB nicht beantwortet
- Die Spezifika des Schienengüterverkehrs sind bisher nicht ausreichend wahrgenommen worden – von Unterschieden bei der Kundenkommunikation (kleiner Kundenkreis, keine Empfehlungen erforderlich) über die fernverkehrs-ähnlichen Bedürfnisse für RB-übergreifende Prognosen/Fahrpläne und die Option, mit leistungsstarken Diesellokomotiven zu helfen bis zu den langfristigeren Folgen des Rückstaus rund um die Hafen- und Terminalstandorte

# Nach dem Sturm ist vor dem Sturm!

- Nach jetzigem Stand ist nicht auszuschließen, dass bei neuen Sturmereignissen ähnliche Verfügbarkeitseinschränkungen auftreten würden, weil nach Einschätzung des Netzwerks die personellen Kapazitäten und teilweise auch Geräte der DB Netz AG nicht ausreichen, um schnelle Erkundung/Beräumung/Instandsetzung und Freigabe der gestörten Strecken zu organisieren und längere Sperrungen in Kauf genommen werden.
- Das ohnehin beschädigte Vertrauen von Reisenden und Güterverkehrskunden des Schienenverkehrs würde zusätzlich zu den unmittelbaren wirtschaftlichen Effekten weiter leiden und Abwanderungen auf andere Verkehrsmittel auslösen.

# Dokumentation der Fragen (NEE) und Antworten (DB) - 1

- - **warum die Beseitigung der Schäden dem Vernehmen nach in vielen Fällen erst beginnt, wenn der Sturm abgeflaut ist?** Mit der Beseitigung der Schäden beginnt die DB Netz AG zum frühestmöglichen Zeitpunkt, d.h. sobald die Witterungslage es zulässt gefahrlos in die betroffenen Gebiete zu fahren. Dabei ist es unerheblich, ob der Sturm bereits überall abgeflaut ist.
- - **warum bei der Beseitigung von Sturmschäden nicht auf die Hilfe von Dritten (z.B. Feuerwehren, THW, Bahnbauunternehmen, die sich etwa auch mit der Installation von Oberleitungsanlagen auskennen sollten) zurückgegriffen wird?** Im Großstörungsfall greifen wir auf alle verfügbaren Unterstützungsleistungen zurück. Allerdings zeigen die vergangenen Stürme, dass die von Ihnen benannten Institutionen sehr schnell den Ausnahmezustand ausrufen und vorrangig zur Sicherung von Leib und Leben im Einsatz sind. Sie stehen dann für Entstörungsarbeiten an Infrastruktureinrichtungen nur noch sehr bedingt zur Verfügung.
- - **ob die notwendige Technik, insbesondere Turmtriebwagen in ausreichender Menge (auch nach einer nun geplanten Nachbeschaffung) zur Verfügung steht?** Die DB Netz AG arbeitet intensiv daran, die Verfügbarkeit von Turmverbrennungstriebwagen (auch außerhalb von Großstörungen) deutlich zu erhöhen. Schon jetzt werden Stationierungs- und Einsatzkonzepte bereits vor dem Eintreten einer Großstörungen explizit abgewogen und gezielt der Situation angepasst. Einen Engpass, der zu signifikanten Verzögerungen in der Entstörung geführt hat, konnten wir in den letzten Großstörungen nicht beobachten.

## Dokumentation der Fragen (NEE) und Antworten (DB) - 2

- - **ob Dienstpläne bei herannahenden Stürmen in geeigneter Weise angepasst werden, um handlungsfähig im Ernstfall zu sein? Dies gilt auch für die Bewältigung der dispositiven Aufgaben in den Betriebsleitzentralen, die rund um die Sturmereignisse signifikant höher liegen als im Normalbetrieb.** Auch die Dienstpläne werden hinsichtlich der erforderlichen Verfügbarkeit im Vorfeld von Großstörungen angepasst. Regionale und überregionale Krisenstäbe steuern und disponieren die Personalien. Wie bereits am 15.03.2018 besprochen existieren regionale Unterschiede/Schwächen, die wir fortwährend versuchen zu beseitigen.
- - **ob die DB Netz AG eine hinreichende Personalpolitik betreibt, um nach dem Ende des Sturms die Rückstände im Schienengüterverkehr (etwa für die Bereitstellung aktueller Fahrplanunterlagen) schnellstmöglich abzubauen?** Diese Personalkapazitäten bestehen bei der DB Netz AG; so wurden beispielsweise bei Friederike die Personalkapazitäten in den Leitstellen gezielt für den Güterverkehr erhöht, um zu gewährleisten, dass abgestellte Züge am Wochenende abgebaut werden können.

## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

- Christian Dehns | Mitglied des NEE- Vorstands
- D & D Eisenbahngesellschaft mbH
- Friedrich-List-Straße 13
- 19230 Hagenow
  
- Tel        0049 3883 61010
- Mail       [dud-eisenbahn@t-online.de](mailto:dud-eisenbahn@t-online.de)
- Website: [www.dud-eisenbahn.de](http://www.dud-eisenbahn.de)